Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 626 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 december 2016

Graag informeer ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over de Transportraad die op 1 december jl. plaatsvond in Brussel.

Tijdens deze Transportraad heeft de Raad een algemene oriëntatie aangenomen inzake het voorstel over de herziene veiligheidsregels voor de burgerluchtvaart en een gewijzigd mandaat voor het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Daarnaast is er een algemene oriëntatie bereikt over het verbeteren van de veiligheid van passagiersschepen en de vereenvoudiging van de regels voor inspecties op ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen. Tot slot stonden er elf diversenpunten op de agenda, waaronder het door Nederland ingebrachte punt dat ingaat op de follow-up van de *Declaration of Amsterdam* over *connected and automated driving*.

Namens de Europese Commissie waren Eurocommissaris Bulc (Transport) en Eurocommissaris King (Veiligheidsunie) aanwezig.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

kst-21501-33-626
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

Luchtvaartveiligheid

De Raad heeft een algemene oriëntatie aangenomen over de herziening van de verordening over luchtvaartveiligheid en een herziening van het mandaat van het Europees Agentschapvoor luchtvaartveiligheid (EASA). De herziening richt zich op een meer risico- en prestatiegerichte benadering met betrekking tot luchtvaartveiligheid. Het leidt tot een efficiënter en robuuster regelgevend kader voor veiligheid in de luchtvaart als doel. Nieuw in deze herziening is de aandacht voor *drones* in het Europese luchtruim. Door deze herziening kan het concurrentievermogen van de Europese luchtvaartsector worden versterkt terwijl de veiligheid wordt gewaarborgd.

Over het algemeen stonden de lidstaten positief tegenover de herziening en konden zij akkoord gaan met de voorliggende compromistekst. Een groot aantal lidstaten vond het van toegevoegde waarde dat *drones*, vooral met betrekking tot gebruik in stedelijk gebied, nu ook worden meegenomen in de herziening. Een klein aantal lidstaten gaf aan het jammer te vinden dat de mogelijkheid om gebruik te maken van *en route* heffingen als gedeeltelijke financiering voor EASA, is weggelaten uit de compromistekst van de herziening. Daarnaast was een kleine groep lidstaten van mening dat de uitzondering voor lichte sportvliegtuigen, waarop de verordeningen niet van toepassing is, moet worden verhoogd naar 600 kg. Op dit moment is volgens deze groep op basis van de bestaande regels geen technologische ontwikkeling binnen deze sector mogelijk.

Nederland heeft haar steun uitgesproken voor de voorgestelde herziening. Voorts heeft Nederland benadrukt dat het belangrijk is dat EASA een centralere rol krijgt bij het verzamelen en delen van veiligheidsgerelateerde informatie, zoals vliegen over conflictzones. Op dit moment is daarnaast het noodtoezichtsmechanisme weggelaten uit de compromistekst. Op verzoek van de Kamer heeft Nederland de voorkeur uitgesproken voor een noodmechanisme dat EASA in staat moet stellen taken van lidstaten die hun verplichtingen niet kunnen nakomen, over te nemen. In de volgende fase van de onderhandelingen zal Nederland hierop terugkomen.

De Commissie was het eens met Nederland dat het noodtoezichtsmechanisme mee moet worden genomen in de onderhandelingen met het Europees Parlement. De Commissie gaf aan het ook jammer te vinden dat de *en route* heffingen als manier om inkomsten te genereren voor EASA niet zijn opgenomen in de voorliggende compromistekst en dit punt mee te willen nemen in de onderhandelingen met het Europees Parlement.

Pakket veiligheid van passagiersschepen

De Raad heeft twee algemene oriëntaties bereikt over de richtlijnvoorstellen inzake 1. veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen en 2. inzake inspecties voor de veilige operatie van *roll-on-roll-off* schepen (ro-ro-veerboten) en hoge snelheidspassagiersschepen. Verder nam de Raad nota van het voortgangsrapport van het voorzitterschap over het voorstel inzake registratie van de opvarenden en meldingsformaliteiten voor schepen.

Het voorzitterschap benadrukte het belang van het pakket veiligheid van schepen vanuit het oogpunt van het reduceren van regeldruk en het versterken van de veiligheid. De Commissie toonde zich verheugd dat de algemene oriëntaties werden aangenomen maar hield een algemeen voorbehoud op beide voorstellen. Zo is de Commissie niet tevreden met

de mogelijkheid voor lidstaten om gedurende een periode van 14 jaar aluminiumschepen van de richtlijn te kunnen uitzonderen. Voorts riep de Commissie op tot snellere voortgang van het derde voorstel in het pakket inzake registratie van de opvarenden en meldingsformaliteiten voor schepen.

Lidstaten spraken breed steun uit voor de algemene oriëntaties over de twee richtlijnvoorstellen aangaande passagiersschepen en inspecties van ro-ro-veerboten. Nederland markeerde het belang van het uitsluiten van de bruine vloot (zeilschepen) en schepen die industrieel personeel vervoeren (bijv. naar windmolenparken in aanleg) van de reikwijdte van de richtlijn passagiersschepen en toonde zich tevreden met het compromisvoorstel. Twee lidstaten gaven aan de zeilschepen bij voorkeur mee te hebben genomen onder de reikwijdte van de richtlijn en hierover een schriftelijke verklaring te zullen afleggen. De Commissie pareerde deze kritiek door erop te wijzen dat zeilschepen nu al zijn uitgezonderd van het toepassingsbereik en dat dit in het voorliggende voorstel alleen wordt verduidelijkt. De Commissie merkte tevens op dat zeilschepen juist om veiligheidsredenen hulpmotoren aan boord hebben.

Ten aanzien van het voorstel inzake registratie van de opvarenden en meldingsformaliteiten voor schepen waren de meningen tussen lidstaten verdeeld ten aanzien van het gebruik van het *Maritime Single Window* (MSW) voor de melding van gegevens van opvarenden ten behoeve van reddingsoperaties in geval van een calamiteit. Een aantal lidstaten sprak steun uit voor dit voorstel van de Commissie, waar enkele andere lidstaten erop wezen dat het huidige voorstel leidt tot dubbele meldingen en onnodige lasten.

Diversen

Terugkoppeling ICAO Assemblee en ontwikkelingen IMO

De Commissie meldde dat er tijdens de 39^e Algemene Vergadering van de burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO) een akkoord is bereikt over een mondiaal systeem om de CO2-emissie van de luchtvaart te beperken vanaf 2021; het *Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)*. De Commissie is tevreden met het behaalde resultaat en benadrukte dat dit mede het gevolg was van goede onderlinge Europese samenwerking. Een aantal lidstaten waaronder Nederland stond stil bij de vervolgstappen die nu in EU-verband moeten worden genomen met betrekking tot de implementatie van het mondiale systeem en met betrekking tot de wijze waarop wordt omgegaan met de internationale luchtvaart onder het EU ETS. Juridische zekerheid voor de maatschappijen is belangrijk nu de huidige *«stop the clock»* regeling bijna verlopen is. De Commissie gaf aan begin 2017 met een voorstel te komen dat inspeelt op de afspraken gemaakt tijdens de 39e Algemene Vergadering van ICAO.

Daarnaast gaf de Commissie een terugkoppeling over de 70e vergadering van het comité voor bescherming van het mariene milieu *(Marine Environment Protection Committee)* van de International Maritieme Organisatie (IMO). Hierin is vooruitgang geboekt op het gebied van emissie-eisen voor CO_2 voor internationale scheepvaart. Zo is er een verplicht systeem voor dataverzameling op het gebied van brandstofverbruik van schepen goedgekeurd als ook een strategie over de in de toekomst te nemen maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen.

Luchtvaartovereenkomst Cyprus

Cyprus, die dit agendapunt had aangevraagd, vroeg aandacht voor de onderhandelingen tussen de Europese Commissie en Turkije over luchtvaartrechten. Cyprus maakte zich zorgen over de wijze waarop de onderhandelingen door Commissie worden gevoerd daar waar het gaat over de soevereiniteit en veiligheid van luchttransport in het oostelijk Middellandse Zeegebied. De Commissie verzekerde Cyprus dit onderwerp zeer serieus te nemen.

Aankomende initiatieven op het terrein van het wegvervoer: uitdagingen in het goederenvervoer

Dit diversenpunt is op verzoek van Frankrijk en Duitsland op de agenda geplaatst. Beide lidstaten vroegen aandacht voor de sociale werkomstandigheden in deze sector. Er is een goed werkende interne markt nodig maar met respect voor sociale waarden. Minimum loon en duidelijke regels voor cabotage zijn hierbij aandachtspunten. Voorts hekelden deze lidstaten de georganiseerde en frauduleuze manipulatie van tachografen om zo maximale werktijden te omzeilen. Diverse lidstaten steunden het pleidooi van Frankrijk en Duitsland voor sterke handhaving van de regels met strengere sancties. Tot slot pleitte Frankrijk voor de instelling van een agentschap op het terrein van het wegvervoer, zoals die voor andere vervoersmodaliteiten al wel bestaat, om beter toe te kunnen zien op naleving van de regels.

Een groep van tien lidstaten reikten een schriftelijke verklaring uit met de boodschap dat verdere liberalisering van de interne markt voor transport van belang is en dat het wegvervoer terecht niet onder de detacheringsrichtlijn valt. Om fraude tegen te gaan moet de nadruk van EU-actie vooral liggen op de handhaving van bestaande regels, aldus deze lidstaten. Een aantal lidstaten nam een meer middenpositie in en benadrukte dat sociale dumping moet worden tegengegaan, zonder het concurrentievermogen van de sector aan te tasten. Nederland wacht de Commissievoorstellen op het gebied van wegvervoer af.

De Commissie gaf aan in het tweede kwartaal van 2017 met voorstellen te zullen komen die ingaan op aspecten als de interne markt, de sociale dimensie, wegbeprijzing (inclusief de bijdrage hiervan aan emissiearme mobiliteit) en de digitalisering in het transport.

Typegoedkeuring: implicatie van de «emissieonregelmatigheden»

Dit agendapunt is op verzoek van Duitsland geagendeerd. Duitsland vroeg wederom aandacht voor het belang om de definitie van *«defeat devices»* aan te passen in de Euro 5/6 verordening. Duitsland hield al eerder hetzelfde pleidooi in de transportraad, de milieuraad en de Raad voor Concurrentievermogen van afgelopen juni.

Commissaris Bulc gaf, namens Commissaris Bienkowska, een toelichting op de voortgang van de onderhandelingen over typegoedkeuring van motorvoertuigen. De Commissie noemde de voortgang van de onderhandelingen over het voorstel inzake typegoedkeuring voor motorvoertuigen op technisch niveau tot nu toe onvoldoende en riep Ministers op zich in te zetten voor een tijdig akkoord. De Commissie benadrukte dat het niet nodig en wenselijk is om artikel 5.2 van de Euro 5/6 verordening aan te passen om het begrip *«defeat device»* te verduidelijken. De definitie is volgens de Commissie helder en er wordt momenteel gewerkt aan richtsnoeren met voorbeelden om het begrip verder te verduidelijken, waarbij eveneens rekening kan worden gehouden met nieuwe ontwikke-

lingen en innovaties. Een tweetal lidstaten sprak steun uit voor het pleidooi van Duitsland, waar Nederland zich schaarde achter het standpunt van de Commissie dat aanpassing van de Euro 5/6 verordening niet nodig en wenselijk is en slechts leidt tot vertraging van het proces. Nederland maakte zich daarnaast hard voor een sterker systeem voor typegoedkeuring en markttoezicht, met gelijke toepassing van regelgeving, harmonisatie en aanscherping van het controlemechanisme. Een tweetal andere lidstaten pleitte voor meer tijd voor de sector om zich te kunnen aanpassen aan de nieuwe regels.

Transportbeveiliging

De Commissie gaf een update over de ontwikkelingen op het gebied van beveiliging in de transport sector. Naast Eurocommissaris Transport Violeta Bulc was ook Eurocommissaris Veiligheidsunie Julian King aanwezig. De Commissie is van mening dat beveiliging van de transportsectoren moet worden bezien vanuit een op risico gebaseerde benadering. De beveiliging van de verschillende modaliteiten moet worden verhoogd, terwijl het comfort tijdens de reis en een goede doorstroming van goederen worden gewaarborgd. De Commissie benadrukte dat de verantwoordelijkheid voor beveiliging in principe bij de lidstaten ligt, maar dat er ook op het vlak van vervoer een gecoördineerde respons moet komen op de algemene dreiging.

Verschillende lidstaten benadrukten dat er maatregelen moeten worden getroffen met betrekking tot de verhoogde terreurdreiging binnen de transportsector. Voorbeelden hiervan zijn de reeds bestaande maatregelen in de luchtvaart en richtsnoeren voor de beveiliging van luchthavens. Ook wordt nagedacht over personalisering van internationale treinkaartjes. Daarnaast werd er door een aantal lidstaten belang gehecht aan een integrale aanpak, waarbij de beveiliging van alle modaliteiten wordt opgepakt.

Verkeersveiligheid

De Commissie riep lidstaten op meer te doen om het aantal verkeersongelukken drastisch terug te brengen. De voortgang op het terrein van verkeersveiligheid stagneert, met in 2016 nog altijd 26.000 verkeersdoden en 135.000 zwaargewonden. De Commissie riep daarbij op de mogelijkheden binnen de richtlijn grensoverschrijdende handhaving beter te benutten, onder meer door beter gebruik van het elektronisch informatiesysteem voor data-uitwisseling over voertuigregistratie en systematischer onderzoek naar verkeersovertredingen die zijn gepleegd door niet-ingezetenen. In november 2016 waren slechts 23 van de 28 lidstaten verbonden met het elektronisch systeem en lang niet alle verkeersovertredingen door niet-ingezetenen worden onderzocht, aldus de Commissie. Nederland heeft overigens aan alle verplichtingen van de richtlijn voldaan.

Follow-up Verklaring van Amsterdam

Dit agendapunt is op verzoek van Nederland op de transportraad geagendeerd. Nederland herinnerde aan de afspraken in de Verklaring van Amsterdam over zelfrijdende voertuigen, aangenomen tijdens de informele transportraad onder Nederlands voorzitterschap, april 2016. Nederland nodigde lidstaten en de Commissie uit voor een eerste bijeenkomst van de *«high level structural dialogue connected and automated driving»*, in februari 2017. Nederland benadrukte daarbij het belang van zowel het aspect van *connected* als het aspect van *automated* in de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen. Tijdens de high level bijenkomst wil Nederland de Commissie uitnodigen te rapporteren over

de voortgang richting een gemeenschappelijke strategie, bespreken hoe grootschalige grensoverschrijdende testen mogelijk gemaakt kunnen worden en tot slot komen tot een gemeenschappelijke interpretatie van de VN-Verdragen van Wenen en Genève, zodat deze de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen niet in de weg staan. Diverse lidstaten spraken steun uit voor verdere stappen op EU-niveau op het terrein van zelfrijdende voertuigen, in navolging van de Verklaring van Amsterdam.

De Commissie kondigde aan een eerste mijlpaal te hebben behaald met de presentatie van de Europese strategie voor C-ITS *(Cooperative and Intelligent Transport Systems)* op 30 november 2016, een dag voor de Transportraad. Het doel van de strategie is om convergentie van investeringen en regelgevende kaders binnen de EU te faciliteren, om zo de ontwikkeling van volwassen C-ITS diensten te stimuleren, onder andere door middel van een wetgevend kader op EU-niveau.

Vrouwen in transport

De Commissie meldde dat het belangrijk is dat er een meer gebalanceerde verdeling komt tussen mannen en vrouwen die werken in de transportsector. Dit heeft voordelen voor de diversiteit en is belangrijk voor innovatie, duurzaamheid en economisch herstel. Dit moet zowel op Europees niveau worden bereikt, als op nationaal en bedrijfsniveau. De Commissie heeft een EU-brede consultatie gehouden over dit onderwerp en een evenement georganiseerd om zo te strijden tegen de stereotypen die bestaan over (vrouwen in) de transportsector. Daarnaast zijn er bewustwordingscampagnes en is er een platform opgericht om geweld binnen deze sector tegen te gaan.

Galileo

De Commissie heeft bij de update over het Europese civiel satellietnavigatiesysteem Galileo aangegeven dat er op 17 november 4 satellieten met een Ariane raket succesvol zijn gelanceerd. Volgens de Commissie vindt er een verschuiving plaats van de testfase van het systeem naar de operationele fase. In deze operationele fase worden drie initiële services voor Galileo (open dienst, publiek gereguleerde dienst en informatie voor zoek- en reddingsdiensten) gestart. Deze zorgen voor betere betrouwbaarheid en nauwkeurigheid in GPS-gerelateerde informatie. Een paar lidstaten feliciteerden de Commissie met de succesvolle lancering van de Ariane raket en gaven aan het belang van een goed informatiesysteem voor verschillende doeleinden te delen.

Europese Strategie voor emissiearm transport

De Commissie heeft in de Transportraad de Europese strategie voor het reduceren van broeikasgassen in de Europese transport- en mobiliteitssector toegelicht. De strategie bestaat uit drie kernthema's. Ten eerste het gebruik van digitale technologieën en *smart pricing* om emissiearme vervoerswijzen aantrekkelijker te maken. Het tweede kernthema is het stimuleren van emissiearme alternatieve energie zoals biobrandstoffen en elektrisch rijden. Ten derde zet de Commissie in op de overgang naar het gebruiken van emissievrije voertuigen.

Werkprogramma Maltees voorzitterschap

Het inkomend Maltees voorzitterschap presenteerde het programma voor het komend halfjaar. Malta gaf aan het werk van het eerdere Nederlands en het Slowaaks voorzitterschap op het terrein van de maritieme sector voort te zullen zetten en zich in te zetten voor een akkoord met het

Europees Parlement op het gehele pakket. Ook de luchtvaartsector krijgt prioriteit, met inzet op een akkoord met het Europees Parlement over de EASA-verordening, start van onderhandelingen over het aankomend voorstel inzake de bescherming tegen subsidies en oneerlijke praktijken en onderhandelingen over mandaten voor nieuwe luchtvaartovereenkomsten met derde landen. Met betrekking tot landtransport gaf Malta aan te willen werken aan twee aankomende Commissievoorstellen inzake: 1. training voor professionele chauffeurs en 2. passagiersrechten op het spoor. Tot slot zal Malta een aantal *stakeholder* en ministeriële conferenties organiseren over verkeersveiligheid en maritiem transport in Malta. De informele transportraad zal plaatsvinden op 28 en 29 maart en staat in het teken van duurzaam en concurrerend maritiem vervoer en verkeersveiligheid op de weg. Er is mogelijk een transportraad op 24 februari en in ieder geval op 8 juni 2017.